

建設公安委員会 県外行政視察レポート

委員長 飯野 晋

このたび、建設公安委員会は、福岡県を訪問し、①県営天神中央公園においてP a r k－P F Iを活用した県営公園の魅力向上について、②一般社団法人九州M a a S協議会において広域連携による九州M a a Sの推進と交通ネットワークの形成について、③公益財団法人北九州産業学術推進機構において学術研究都市を核としたまちづくりについて、④ひびきコンテナターミナルにおいて地域産業を支える物流拠点としての港湾運営について、⑤北九州エアターミナル株式会社において物流拠点空港としての施設運営と今後の展望について、行政視察を行ったところであり、その概要をレポートする。

1 日程及び視察先

令和8年9月14日（月）県営天神中央公園（福岡県福岡市）

15日（火）一般社団法人九州M a a S協議会（福岡県福岡市）

公益財団法人北九州産業学術推進機構（福岡県北九州市）

ひびきコンテナターミナル（福岡県北九州市）

16日（水）北九州エアターミナル株式会社（福岡県北九州市）

2 参加委員

飯野 晋	大矢 弘光	吉田 孝志	与口 善之
斎京 四郎	高橋 直揮	諏佐 武史	小林 誠
大平 一貴	渡辺 和光		

3 視察先の概要

① 県営天神中央公園（福岡県福岡市）

視察テーマ：P a r k－P F Iを活用した県営公園の魅力向上について

● P a r k－P F I制度について

P a r k－P F Iは、都市公園において飲食店や売店等といった施設の設置又は管理を行う民間事業者を公募により選定する手続きで、設置した施設から得られる収益を公園整備に還元することを条件に、事業者は、設置管理許可期間の特例（10年から20年に延長）や、建蔽率の特例（2％から12％に拡大）、占用物件の特例といった措置を受けることができる。

長期的な投資、経営が可能となるため、民間事業者は、さまざまな創意工夫に取り組みやすく、行政の負担軽減に加え、公園のサービスレベルの向上が期待できる。

● 県営天神中央公園における魅力向上の取組

県営天神中央公園は、平成元年3月に、芝生公園や国指定重要文化財である「貴賓館」を有する都市公園として誕生した。近隣に行政機関やオフィス街、繁華街が所在する好立地にありながら、整備前の公園には、「観光への寄与が十分ではない」「利用者の滞在時間が短い」といった課題が見られ、再整備検討委員会では、飲食を楽しむことができる賑わいのある空間の創出等といった再整備計画が整理されたとのことである。

P a r k－P F Iによる再整備に当たり、平成30年にサウンディング調査、事業者公募が実施され、5者の提案の中から、西日本鉄道株式会社を代表構成団体とする共同事業体が設置等予定者として選定された。

再整備により、人気の飲食店が軒を連ねる「ハレノガーデン」が令和元年にオープンし、再整備前に比べ、人流は大幅に増大しているとのことである。

今後、同公園内の別エリアでもP a r k－P F Iによる整備を行う予定とのことで、更なる賑わいの創出が期待される。

◆ 主な質疑・回答

Q 他の方法と比較したP a r k－P F Iのメリットについて

A P a r k－P F Iでは、建蔽率の制限が緩和されることから、民間事業者の取組の幅が広がり、行政ではできない工夫がなされることが大きなメリットである。

Q 導入による行政の費用負担の変化について

A 維持管理費用について、指定管理の場合は管理費を行政が指定管理者に支払っているが、P a r k－P F Iの場合は事業者負担となるなど、行政負担は軽減される。

Q 観光面での効果について

A 商業地区であり、再整備前は、近隣で働く人が短時間利用する公園であったが、カフェ等の新設により、観光客の利用も増えているほか、滞在時間も長くなっている。



□ 委員長所見

県営天神中央公園のP a r k－P F Iによる再整備は、県、民間事業者、そして公園利用者にとって、それぞれメリットが生み出されている好事例であり、大変参考になった。実際に公園を訪問し、貴賓館という歴史的建造物と、P a r k－P F Iにより新たに設置された飲食店とが、一体感を持って魅力ある公園として整備されているのが印象的であった。

一方、成功事例の多い福岡県においても、公募に対する応募がない場合もあり、立地条件や計画性が重要な要素であるとのことである。

本県においては、まだP a r k－P F Iの導入を目指している段階ではあるが、導入した結果が実りあるものとなるよう、十分に検討を重ねる必要があると感じた。

② 一般社団法人九州M a a S協議会（福岡県福岡市）

視察テーマ：広域連携による九州M a a Sの推進と交通ネットワークの形成について

● M a a S（マース：Mobility as a Service）について

M a a Sとは、地域住民や旅行者一人一人の移動ニーズに対応し、複数の公共交通や移動サービスを最適に組み合わせ、検索・予約・決済等を一括で行うサービスである。

モビリティサービスと地域のコンテンツを融合させることで、移動需要が創出され、地域の活性化への寄与も期待できる。

今回の視察では、M a a Sの本質は、単に交通D Xの推進にとどまらず、地域交通の形を「競争」から「共創」へ「リ・デザイン」することであるというお話を伺った。

● 九州M a a Sの取組について

九州の公共交通は、本県を含む他地域と同様に、人口減少やマイカーの普及、高速道路の整備等による公共交通利用者の減少に加え、運転士等の担い手不足といった課題を抱えている。加えて、観光周遊においては、観光地へのアクセス確保・整備、長期滞在・回遊の促進といった課題がある。

九州M a a Sの取組は、令和元年にJ R九州と西日本鉄道株式会社が「輸送サービス連携に関する覚書」を締結したことを一つの契機としている。交通需要減に対する危機感を共有した両社が、利用促進につながる輸送サービスの提供やM a a S分野での連携等について協力する内容で、実際に、鉄道とバスの乗り継ぎ円滑化のためのダイヤ調整や乗り継ぎ環境の向上等が実施された。強力なライバル関係にあった2社の連携は、当時、大変な驚きをもって報じられている。

その後、取組は九州全県、そして、他の交通事業者等にも広がりを見せ、令和4年には、九州地方知事会と九州の主要経済団体で構成される九州地域戦略会議において、九州M a a Sプロジェクト研究会の設立が提案され、官民での九州M a a Sグランドデザインの策定に着手、令和6年4月には、一般社団法人九州M a a S協議会が設立されている。

令和8年8月現在、同協議会には、九州7県が正会員として参画し、九州各地の鉄道、バスといった交通事業者等、計112者が参加している。

九州M a a Sでは、アプリの提供やデジタルチケットの販売による公共交通の利用促進に加え、乗り継ぎ利便性の向上等による移動環境整備、スポーツイベント等との連携による地域消費の拡大、データ利活用の推進等による他分野との連携など、各地で交通事業者、自治体、観光・商業関係者が連携し、公共交通の利用促進と観光・地域経済の活性化に取り組んでいる。

◆ 主な質疑・回答

Q 公共交通利用者数の変化について

A 人口及びドライバーの減少は、この取組により食い止められるものではなく、利用者を増やすことは難しいと感じている。減り続けるトレンドの中で、これまでにない枠組みを作り、持続可能な地域交通を構築したいと考えている。

Q 行政の役割について

A 九州M a a S構想は、官民広域連携プロジェクトであり、民間事業者及び各県の交通担当課が、月に1、2回程度開催される運営委員会にて、さまざまな決定をしている。また、財政的には、官民の負担割合は、1対1となっている。



交通政策は基礎自治体が担う役割も大きいことから、今後、官民連携の枠組みを市町村に広げていきたいと考えている。

□ 委員長所見

公共交通の持続可能性の確保のため、ライバル関係にあった交通事業者2社が協力し、さらに、その取組を他の交通事業者や九州全県に広げていったことは感嘆すべきことである。

今回の視察を通じ、公共交通の維持・確保には、交通事業者や行政など、それぞれの主体が個々に努力するだけでなく、相互に連携していくことが必要であると感じた。

本県においても、今後、上越妙高地域でM a a Sの導入が検討されている。九州M a a Sとは、規模等異なる面も多いが、競争から共創へという九州M a a Sの考え方は、重要な要素であると考えている。上越妙高地域におけるM a a Sの取組が、公共交通、観光の双方にメリットを生み出せるものとなることを期待したい。

③ 公益財団法人北九州産業学術推進機構（福岡県北九州市）

視察テーマ：学術研究都市を核としたまちづくりについて

● 北九州学術研究都市について

北九州学術研究都市は、北九州市若松区西部及び八幡西区北西部に位置し、新たな産業の創出と技術の高度化を支える知的基盤、アジアに開かれた学術拠点を目指し、整備された都市である。平成元年の「北九州学術研究都市基本構想」の策定を契機に開発が始まり、北九州市が中心となり、道路や住宅地等の都市基盤の一体的な整備が行われ、平成13年4月に開設された。

現在は、4つの大学（九州工業大学、北九州市立大学、早稲田大学及び福岡大学）がキャンパスを有しており、全国でも珍しい理工系大学の集積エリアとなっている。また、多数の研究機関、企業が集積しているだけでなく、公益財団法人北九州学術推進機構を中心に、大学・研究機関と企業とが連携した研究開発、事業化等が行われている。

学生や研究員を含めた大学ゾーンの昼間人口は、令和8年5月現在、約3,600人であるほか、周辺の住宅地開発により、平成13年時点で約1,400人だった周辺人口が、令和6年には約12,000人に増加、エリア内に所在する市立ひびきの小学校が、生徒数千数百名規模のマンモス校となるなど、学術研究機能の集積が、地域の人口やまちの形成にも波及している。

● 新たな戦略「G-CITY戦略」について

産学連携及び人口・地域の成長に大きく寄与している北九州学術研究都市であるが、北九州市は、それらをバージョンアップする新たな戦略として、令和7年に「G-CITY戦略」を策定している。

「大学の『知』と先端産業が融合し、新たなイノベーションが連続して生まれる街」を目指す姿とし、施策案として、半導体や次世代自動車といった重点産業分野の設定・集中投資や、先端企業・研究機関の戦略的誘致、多文化共生キャンパスの実現などの検討が行われている。

具体的な目標値として、5年後の外部研究資金50億円、10年間の誘致件数200件などが掲げられており、北九州学術研究都市の更なる発展が期待される。

◆ 主な質疑・回答

Q 学術研究都市が半導体産業に果たす役割について

A 人材育成、産業支援（企業同士のマッチング、販路拡大）、研究開発支援等を行っている。

Q 学生ベンチャーやスタートアップの支援について

A G-C-I-T-Y戦略においては、10年で30社のスタートアップ起業社数を目指している。昨年度の実績としては、宇宙関係で2社、大学発のスタートアップが創出されるなどしている。



□ 委員長所見

北九州学術研究都市の視察においては、大学等と周辺エリアの一体整備により、外部から人を呼び込める環境をどのように整備していったのかを参考にしたいと考えていた。

実際に視察を行い、単に大学、研究機関、企業等が集積しているだけでなく、今回話を伺った公益財団法人北九州産業学術推進機構が中心となり、産学連携の拠点となっている点が、非常に素晴らしいと感じた。また、訪問時には、近隣の小学校から下校する児童の姿が多く見られるなど、周辺地域の発展も感じることができた。

今回得られた知見を、将来にわたって人が集まり、交流が生まれる魅力ある地域づくりに生かしていきたい。

④ ひびきコンテナターミナル（福岡県北九州市）

視察テーマ：地域産業を支える物流拠点としての港湾運営について

● 北九州港・ひびきコンテナターミナルの概要

北九州港は、本州と九州の結節点に位置し、東アジアに近接する地理的優位を生かして発展してきた物流拠点である。訪問したひびきコンテナターミナルのほか、門司区にある太刀浦コンテナターミナル、RORO船ターミナルやフェリーターミナル等を総称し、北九州港と呼ばれており、多様な貨物が取り扱われている。近隣に、高速道路網、北九州貨物ターミナル駅、北九州空港も所在し、市内に陸・海・空の多様な物流モードが揃っていることも特徴である。

訪問したひびきコンテナターミナルは、平成17年に供用が開始され、15mの大水深岸壁や広大なターミナル用地から、大型コンテナ船の寄港に対応できる施設となっている。

● 本県とのつながりについて

ひびきコンテナターミナルと本県の関係で特に注目されるのが、日本海航路である。令和4年に、ひびきコンテナターミナルと秋田港、新潟港を結ぶ形で開設され、現在は、ひびきー秋田ー新潟ー富山を結ぶ航路として運行されている。令和8年4月には、ひびきコ

ンテナターミナルを拠点に、海外で製造された住宅建材を日本海沿岸や九州各港へ輸送する新たな輸送ルート「ひびきハブ」が開設されており、物流網の更なる強化が期待される。

また、北九州市は洋上風力発電の先進地域であることから、村上市・胎内市沖で洋上風力発電事業が進められている本県にとって、重要な先行事例として参考になるものである。

◆ 主な質疑・回答

Q モーダルシフトの状況について

A 関西へはトラックによる陸路の輸送が多かったようだが、令和6年度からトラックドライバーに時間外労働の上限規制が適用されたことを受け、トラックとドライバーが乗船し、ドライバーは船内で休むという使われ方が増えており、フェリーはキャンセル待ちが出るような状況である。

Q 日本海航路の冬期の欠航・遅延等について

A 欠航・遅延等は発生しているが、鉄路も同様である。BCPの観点から、さまざまな輸送モードを有していることが、緊急時対応に重要であると考えている。



□ 委員長所見

北九州港について説明を伺い、アジアに近い地理的優位性や充実した交通・物流網を生かし、国内・国際物流拠点として港湾の機能強化を図っていることが理解できた。

視察したひびきコンテナターミナルでは、大型船が入港し、多くのコンテナが立ち並ぶ様子から、活気ある物流拠点であることが実感できた。背後の海上に、今年稼働したばかりの洋上風力発電タービンが複数確認できたことも印象的であった。

今回の視察で、日本海航路や洋上風力のつながりから、北九州市と本県の更なる連携を求める声が、北九州市の担当者、当委員会の委員双方から聞かれたことは大変喜ばしいことである。今後、北九州港と新潟県内の港が連携を強め、相互に発展していくことを期待したい。

⑤ 北九州エアターミナル株式会社（福岡県北九州市）

視察テーマ：物流拠点空港としての施設運営と今後の展望について

● 北九州空港について

北九州空港は、北九州市小倉南区の沖合に位置する海上空港で、平成18年3月に開港した比較的新しい空港であり、九州・中四国地方で唯一の24時間空港である。現在、国内線では、東京（羽田）と、国際線では、ソウル、清州（韓国）、台北と結ばれており、令和7年度の国内線・国際線の乗降客数は約127万人で、新潟空港の約115万人を上回っている。

● 物流拠点としての北九州空港の取組

北九州空港では、24時間空港という強みを生かし、物流拠点空港としての取組が進められている。

貨物ターミナルには、国内貨物上屋と国際貨物上屋が整備され、貨物専用機に対応したスポットが設けられているほか、航空機への貨物の搭降載に必要な特殊車両も配備されており、十分な設備が備わっている。

物流拠点として注目すべきは、九州・中四国地方で唯一、国際貨物定期便が就航している点である。大韓航空は、週2便運航しており、仁川経由で世界各都市への輸送ネットワークが構築されているほか、アメリカの世界的な物流企業であるUPSは、週5便運航し、深圳（中国）を経由し、最短1～3日で世界各地へのスピード輸送が可能となっている。

九州は、半導体関連・自動車の輸出入が活発な地域であるほか、農林水産物・食品の輸出需要も高く、北九州空港の果たす役割は大きい。また、生体馬チャーターや、海上空港の特徴を生かした、船舶と航空による複合輸送「シーアンドエア輸送」による人工衛星の輸送など、多様な実績を有している。

令和9年8月には、現在2,500mである滑走路の3,000m化が予定されており、北米・欧州への直行便が就航可能となることから、北九州空港の物流拠点としての役割は、ますます増していくと考えられる。

◆ 主な質疑・回答

Q 国内の空港数と空港経営について

A 日本は空港が多く、空港間の競争が激しいため、特別な機能を有することが重要であると考ええる。今後の人口減少を踏まえれば、そういった機能がない空港の経営は容易ではないと考えている。

Q 輸出入の現状と見込みについて

A 輸出は商品やサービスの創出によって売り込むことができ、見込みが立てやすいが、輸入はプロモーションが難しく、海外でも認知度が高い空港が選ばれる傾向が強い。北九州空港は、輸出を強化することで、空港の認知度を上げ、輸入利用の足掛かりとしたいと考えている。



□ 委員長所見

北九州空港では、24時間運用が可能な海上空港という特徴を生かし、旅客輸送に加えて、航空貨物の拠点として、その機能を着実に高めていく取組について説明を伺った。国際貨物取扱量がコロナ禍前を上回る水準となっていることは、空港関係者の努力の賜物であり、すばらしい成果である。

また、訪問時は平日であるにも関わらず、飛行機を利用する旅客の姿が相当数見られたことも印象的であった。今後、滑走路の3,000m化も控えており、物流、旅客の双方で大きな可能性を秘めた空港であると感じた。

空港の物流機能の強化については、一朝一夕で実現できるものではないと思うが、地理的特性や地域産業の強みを空港経営に生かす取組は、本県にとっても大変参考になるものであった。